

## บทที่ 5 วิเคราะห์ผล

จากการที่ได้เก็บข้อมูลและการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนและนิสิต ที่ใช้ถนนคู่ขนาน บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยนครสวรรค์ ได้พบปัญหาอยู่หลายประการและหลายจุดด้วยกันดังนี้

### 5.1 จุดที่ 1. ปัญหาการบรรทุก รอยนต์ และรถจักรยานยนต์จอดบริเวณทางเข้า K-Hall จนถึงทางเข้าประตูมหาวิทยาลัยนครสวรรค์



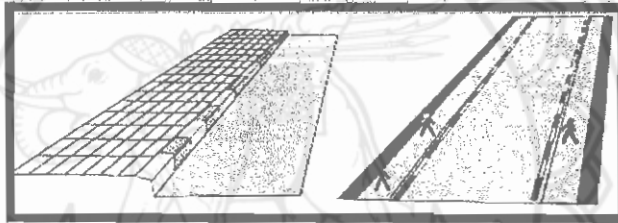
รูปที่ 34 รถจอดบริเวณทางเข้าก่อนถึงมหาวิทยาลัย

จากภาพที่ 34 จะเห็นได้ว่าเมื่อมีรถจอดบริเวณทางเข้าก่อนถึงหน้ามหาวิทยาลัย ก็จะทำให้รถที่กำลังจะเลี้ยวเข้ามาวิทยาลัยมองไม่เห็นรถที่กำลังจะเลี้ยวออกจากมหาวิทยาลัย ซึ่งในจุดนี้อาจทำให้รถเกิดเฉี่ยวชนกันได้ง่าย ซึ่งการจอดรอนะจุดนี้ก็ไม่ผิดกฎหมายด้วย เนื่องจากไม่มีสัญลักษณ์

จราจรใดๆระบุว่าจุดนี้ห้ามจอดหรือจอดได้ชั่วคราวเฉพาะรถโดยสารเท่านั้น คั้งนั้นจึงทำให้รถจอดณะจุดบริเวณนี้เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในเวลากลางคืน ซึ่งถ้าตรงจุดนี้มีรถจอดอยู่หลายคันต่อกันไป จะทำให้ช่องการจราจรที่ใช้สัญจรผ่านบริเวณนี้ลดน้อยลง และเมื่อมีรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ จอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารระจุดนี้ก็จะทำให้บดบังทัศนวิสัย ในการมองเห็นของรถคันอื่น

#### ข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ไข

ควรทำสัญลักษณ์ห้ามจอดบริเวณขอบถนนอย่างชัดเจน เช่น สีขาวแดง ห้ามจอด หรือ สีขาวเหลือง ใช้จุดเฉพาะรถโดยสารเท่านั้น เพราะถ้ามีสัญลักษณ์จราจรที่แน่ชัดก็จะทำให้รถทุกชนิด ไม่กล้าจอดบริเวณนี้ เพราะถ้าจอดบริเวณนี้แล้วก็จะทำให้ผิดกฎจราจรมิโทษตามกฎหมาย ลักษณะสัญลักษณ์จราจรมีดังภาพ



รูปที่ 35 ภาพแสดงสัญลักษณ์เส้นบนขอบถนน

#### 5.2 จุดที่ 2. ปัญหาประชาชนและนิสิตไม่ใช้สะพานลอย

จากการได้เฝ้าดูของกลุ่มผู้จัดทำและแจกแบบสอบถาม พบว่าประชาชนและนิสิตส่วนใหญ่ ไม่ได้ใช้สะพานลอย เนื่องมาจากสาเหตุหลายประการดังนี้

- ความมั่งง่าย คือ เมื่อลงรถแล้วก็เดินข้ามถนนมาเลยเพราะถ้าขึ้นสะพานลอยแล้วจะเสียเวลาและเดินไกล
- ความอายที่จะปฏิบัติ
- บนสะพานลอยไม่มีที่กันแดดและฝน
- รถโดยสารจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร โดยไม่เข้าทางคูขนาน(มักจะจอดบริเวณถนนสายพิษณุโลก) จึงทำให้ไม่ใช้สะพานลอย ดังภาพที่



รูปที่ 36 คนเดินข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอย

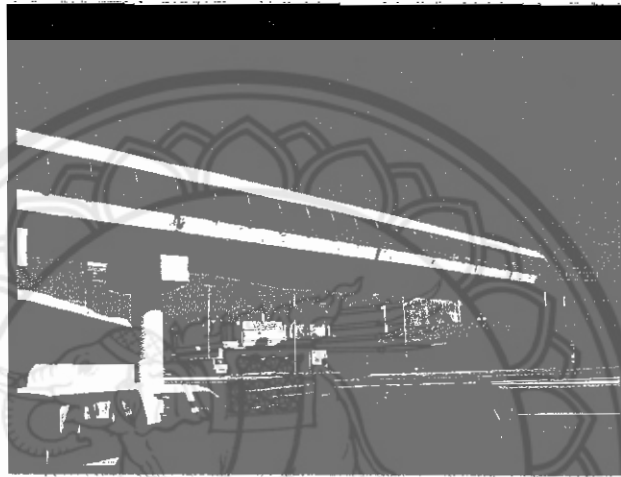
- คิดว่าสามารถเดินข้ามได้ เพราะว่าถ้าเดินข้ามก็จะใกล้กว่าขึ้นสะพานลอย ดังภาพที่ 37



รูปที่ 37 คนเดินข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอย

### ข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ไข

1. ควรบังคับรถให้เข้ามาจอดรับ-ส่งผู้โดยสารในทางคู่ขนานทั้ง 2 ด้าน เพราะถ้ามีการบังคับให้รถทุกคันเข้ามาจอดภายในทางคู่ขนานก็จะทำให้ ผู้โดยสารสามารถที่จะเลือกขึ้นสะพานลอยมากกว่าเดิม เนื่องจากพอจอดแล้วก็ได้เดินขึ้นสะพานลอยได้ง่ายกว่าจอดนอกทางคู่ขนาน
2. ทำหลังคาคลุมสะพานลอย เพื่อบังแดดและกันฝน เพื่อที่จะให้สะดวกสบายในการใช้สะพานลอย



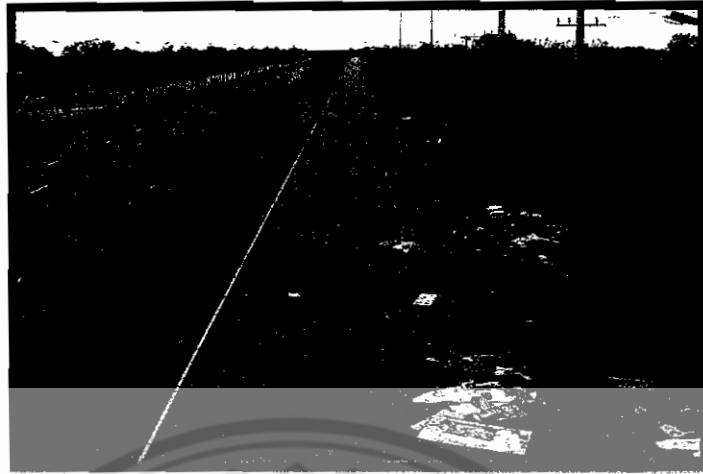
รูปที่ 38 สะพานลอยแบบมีหลังคาคลุมแดด

3. ทำแผงเหล็กกันบริเวณใต้สะพานลอยให้สูงขึ้น เพื่อที่จะกันไม่ให้คนเดินข้ามได้



รูปที่ 39 ได้สะพานลอย

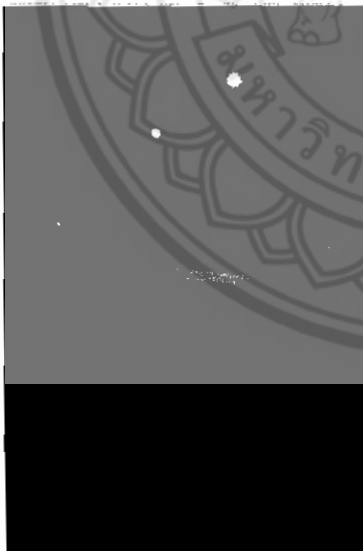
4. ปรับปรุงบริเวณทางคู่ขนานทั้ง 2 ข้าง (ทางขึ้นสะพานลอย) เช่น คัดต้นไม้ เพิ่มแสงไฟและทำความสะอาดบริเวณทางคู่ขนาน ดังภาพที่ จะเห็นว่าบริเวณทางเข้าคู่ขนานสกปรกมากและมีสิ่งกีดขวางการจราจรอยู่รถก็ไม่สามารถวิ่งเข้าไปจอดภายในบริเวณทางคู่ขนานได้



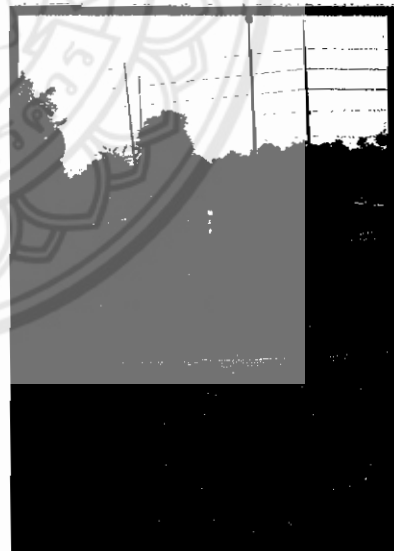
รูปที่ 40 ทางเข้าถนนคูขนาน

### 5.3 จุดที่ 3. ปัญหาหลักแบ่งช่องจราจร

ปัญหาดังกล่าวนี้เป็นเหตุเนื่องมาจากการที่กรมทางหลวง นำหลักแบ่งช่องจราจร มีติดตั้งไว้เพื่อแบ่งช่องจราจร ซึ่งจากการเก็บข้อมูลและตรวจสอบพบว่าหลักแบ่งช่องจราจรนั้น สามารถใช้แบ่งช่องจราจรของรถได้จริงหรือกล่าวนั้น พบว่าหลักแบ่งช่องจราจรที่กรมทางหลวง นำมาติดตั้งไว้ นั้นอาจทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ของรถที่สัญจรไปมา



รูปที่ 41 หลักแบ่งช่องจราจรในเวลากลางคืน

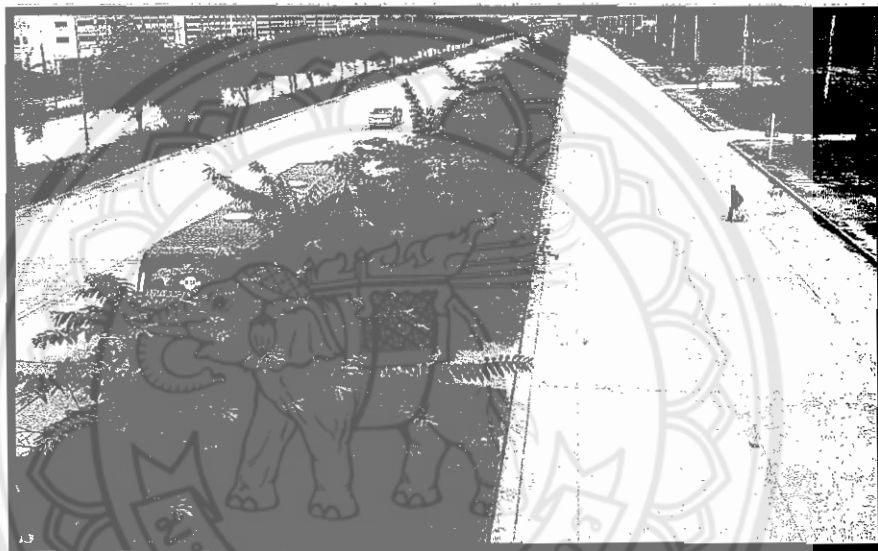


รูปที่ 42 หลักแบ่งช่องจราจรในเวลากลางวัน

### ข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ไข

1. ควรให้แสงสว่างแก่หลังแบ่งช่องทางการจราจรให้มากกว่าเดิมในเวลากลางคืน
2. หลีกเลี่ยงการติดตั้งหลักแบ่งช่องทางการจราจรบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย เช่น โกล้ทางแยก
3. ไม่ควรติดตั้งหลักแบ่งช่องทางการจราจร หรือนำวัสดุอื่นทดแทน เช่น เสา คอนกรีต

#### 5.4 จุดที่ 4. ปัญหาโดยสารประจำทางบางสายไม่จอดในทางคู่ขนาน



รูปที่ 43 คนเดินเพื่อที่ไปขึ้นรถโดยสารประจำทาง

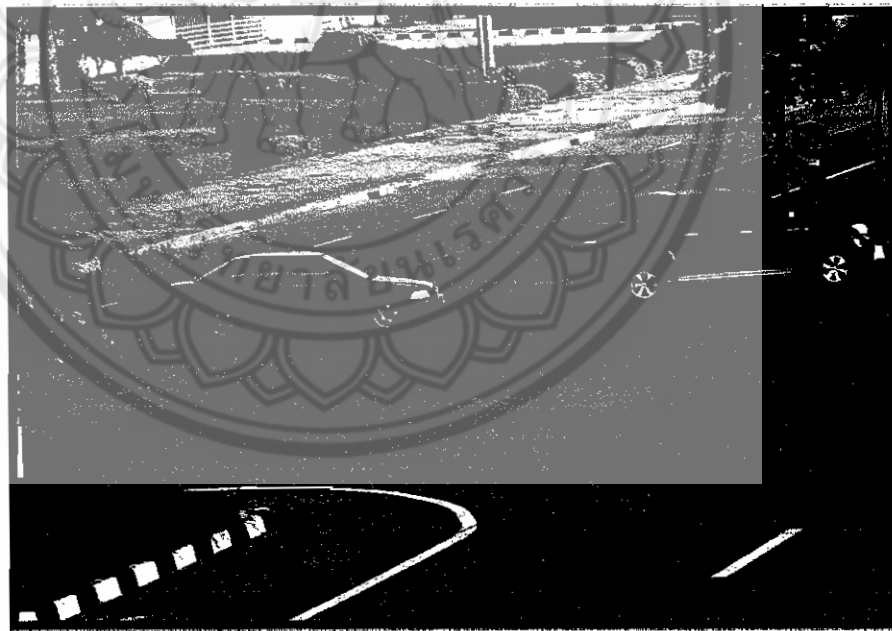
ปัญหานี้ดูจากภาพที่ 43 แล้วจะเห็นประชาชนและนิสิตกำลังวิ่งข้ามถนนเพื่อที่จะขึ้นรถโดยสารประจำทางเนื่องจาก รถไม่เข้ามาจอดรับ-ส่งผู้โดยสารในทางคู่ขนาน ซึ่งจากการที่กลุ่มของทีมงาน ได้ไปเก็บข้อมูลมานั้นจะเห็นว่าผู้ที่กำลังวิ่งนั้น มีความเร่งรีบมากเนื่องจากจะไม่ทันรถโดยสาร และถ้าหากมีการหกล้มกลางถนนแล้วอาจทำให้เกิดอันตราย และหากมีรถวิ่งมาในถนน เมื่อมีคนกำลังข้ามรถก็จะชะลอความเร็วลงก็จะทำให้การจราจรเคลื่อนที่ช้าลงหากมีรถมาหลายๆ ไม่แน่อาจทำให้เกิดการจราจรติดขัด

### ข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ไข

1. เสนอให้กรมขนส่งได้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และให้หาแนวทางการแก้ไข
2. ทำจุดจอดรถอย่างถาวร และให้เข้ามาจอดตรงจุดจอดรถ จุดอื่นให้ห้ามจอด
3. ออกกฎข้อบังคับให้รถทุกคันเข้ามาจอดในทางคู่ขนาน ฝ่าฝืนมีโทษตามกฎหมาย

#### 5.5 จุดที่ 5. ปัญหาทางออกจากมหาวิทยาลัยเพื่อเข้าสู่ถนนสายตรง (พิษณุโลก – นครสวรรค์)

จากข้อมูลที่กลุ่มของข้าพเจ้าได้ไปศึกษามานั้นพบว่า ณ จุดนี้จะมีรถมาจอดเป็นจำนวนมาก ในเวลา 17.00-18.00 น. ซึ่งเป็นเวลาหลังเลิกเรียนและเลิกงาน จะพบรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถอื่นๆ ซึ่งข้อมูลที่เก็บมาพบว่า ในเวลา 1 ชั่วโมง มีรถที่จอดจำนวน 191 คัน/ชั่วโมง และพบว่ารถที่วิ่งจาก ถนนสายตรงวิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 82.4 กิโลเมตร / ชั่วโมง ซึ่งถือว่าเร็วมากและรถที่กำลังจะเลี้ยวต้องรอนานมาก กว่าที่จะได้เลี้ยวทำให้เสียเวลาโดยเปล่าประโยชน์และสิ้นเปลืองพลังงาน



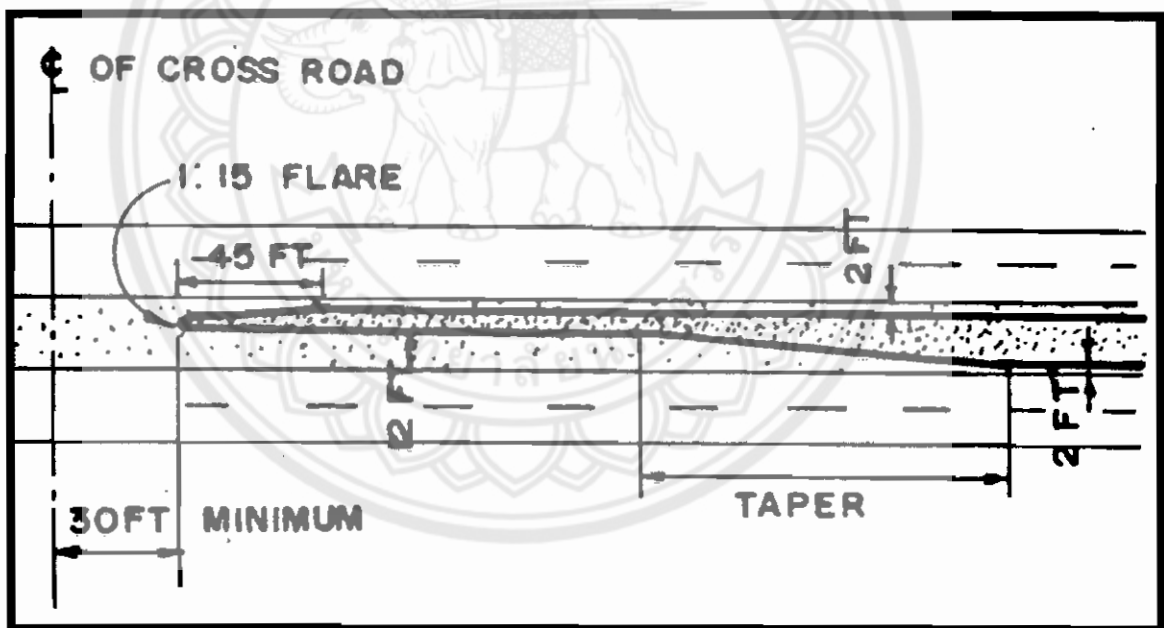
รูปที่ 44 รถรอที่จะเลี้ยวเพื่อเข้าสู่ถนนสายตรง



จากภาพที่ 44 ก็จะเห็นว่าหากมีรถรอที่จะเลี้ยวเป็นจำนวนมากก็จะทำให้รถติดยาวและรถที่ต้องการผ่านหน้ามหาวิทยาลัยโดยการใช้เส้นทางคู่ขนานก็จะไม่สามารถผ่านไปได้และจุดนี้อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มาก

### ข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ไข

ออกแบบเกาะกลางถนนเพื่อทำการตัดโค้งใหม่ ให้มีช่องชะลอความเร็ว เพื่อลดความเร็วของรถ (Pocket Lane) ตามแบบมาตรฐานดังรูปที่ และมีวิธีการคำนวณดังนี้



รูปที่ 45 Pocket Lane

**วิธีการคำนวณ**

กำหนดให้  $T$  = ปริมาณสูงสุดของรถเดี่ยวซ้าย คือ 191 คัน:ชม.

$L$  = ระยะความยาวเฉลี่ยของรถแต่ละคันต้องใช้ คือ 6 เมตร

$V$  = ความเร็วของรถทางตรง คือ 82.44 กม./ชม หรือ 22.9 ม/วินาที

$t$  = ระยะเวลาที่ใช้ในการเปลี่ยนช่องทางแล่น คือ 3 วินาที โดยเฉลี่ย

$$\begin{aligned} \text{Storage Length} &= \\ &= 38.2 \text{ m} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Taper Length} &= \\ &= 0.278 \times 22.6 \times 3 \\ &= 18.8 \text{ m} \end{aligned}$$

**5.6 จุดที่ 6. ปัญหาไม่มีเส้นชะลอความเร็วรอบบริเวณทางคู่ขนานหน้ามหาวิทยาลัย**

จากข้อมูลความเร็วเฉลี่ยในช่องคู่ขนาน เท่ากับ 56 กิโลเมตร / ชั่วโมง ซึ่งพบว่าที่วงนั้นมี  
ความเร็วพอสมควร ดังนั้นจากภาพที่ 46 จะเห็นว่าไม่มีเส้นชะลอความเร็วหรือป้ายเตือนเพื่อให้ลด  
ความเร็ว



รูปที่ 46 ทางคู่ขนานก่อนถึงหน้ามหาวิทยาลัยนครสวรรค์

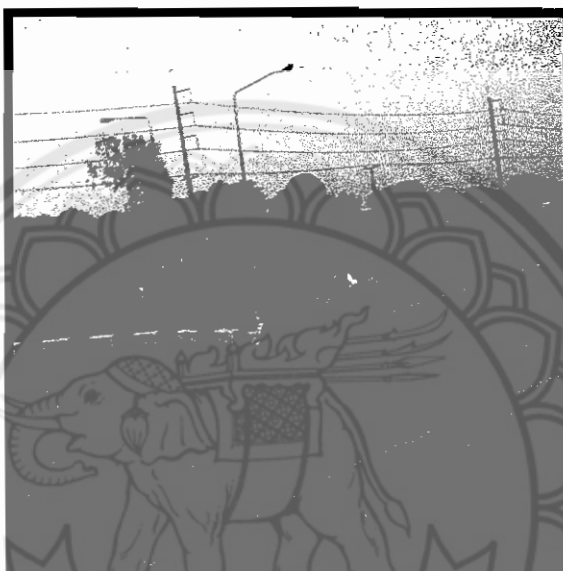
ข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ไข

1. ควรทำเครื่องหมายป้ายจราจรเตือน หรือป้ายลดความเร็ว
2. ควรมีเส้นชะลอความเร็ว เพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ลดความเร็ว

## 5.7 จุดที่ 7. ปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณทางคู่ขนาน

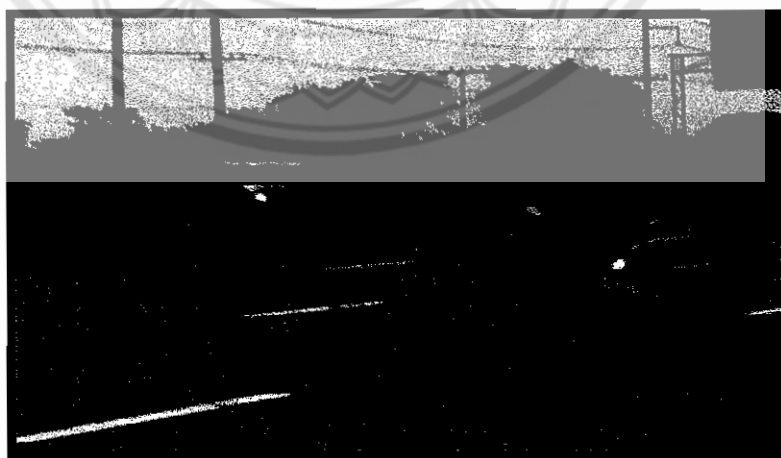
ซึ่งปัญหานี้จากการเก็บข้อมูลส่วนมากที่ฝ่าฝืน จะเป็นรถจักรยานยนต์ ซึ่งจะจะมีอยู่หลายกรณีเช่นกันแต่ที่พบเห็นส่วนมากและเป็นส่วนใหญ่คือ

### 7.1 การฝ่าฝืนป้ายจราจรห้ามผ่าน



รูปที่ 47 การฝ่าฝืนกฎจราจร

### 7.2 การจับรถสวนกระแสการจราจร



รูปที่ 48 การจับรถสวนกระแสการจราจร

ซึ่งจากภาพแล้วจะเห็นได้ว่าการทำผิดกฎจราจรนั้น จากการได้เฝ้าดูพฤติกรรมของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่พบว่าสาเหตุที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมีสาเหตุเนื่องมาจาก

1. ความมั่งง่ายของผู้ขับขี่ อย่างเช่น

- กรณีการเลี้ยวโดยไม่การเปิดไฟเลี้ยว โดยรถคันที่ตามมาข้างหลังไม่รู้ว่าจะเลี้ยว หรือตรงอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

- การที่ไม่เปิดไฟหน้ารถ ทั้งที่มีกฎหมายจราจรออกมาแล้ว เมื่อ

วันที่ 1 มกราคม 2548 นี้ก็ผ่านไปเกือบ 1 ปี แล้ว แต่ยังคงการปฏิบัติกันน้อยมาก เพราะคิดว่าคงไม่เป็นอะไรถ้าไม่เปิด ซึ่งเกิดจากความมั่งง่ายของผู้ขับขี่

2. ความอยุ่ที่จะปฏิบัติให้ถูกต้อง เช่น

- การใส่หมวกนิรภัย เมื่อใส่มาแล้วมักจะคอนเพื่อนล้อ เลยไม่กล้าใส่มาอีก คั้งนั้น จึงทำให้ไม่มีใครคิดที่จะใส่หมวกนิรภัย

3. มาตรการลงโทษไม่หนักและไม่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เช่น

- ในเวลาตรวจจับหมวกนิรภัยตำรวจจราจรก็ไม่เข้มงวด ไม่ตรวจเป็นเวลาหรืออยากจะตรวจก็ตรวจ ไม่เช่นนั้นก็ตรวจหรือจับเป็นบางคน ทำให้นิติคิดไม่มีความเลื่อมใสในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

#### ข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ไข

1. รมรังก้ให้นิติคิดทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจร โดยทาง เสียงตามสาย ป้ายโฆษณา การคิดประกาศตามตึกต่างๆ ฯลฯ และนำเสนอในการปฏิบัติตามกฎให้ถูกต้อง โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือ ผู้รู้เรื่องกฎจราจร
2. มีการตรวจจับและลงโทษอย่างจริงจัง เค็ดขาดและแน่นอน อาจจะมีการออกมาเตือนก่อนการจับจริง สัก 1 สัปดาห์ เพื่อให้นิติคิดปรับตัวได้ทัน
3. มีการจัดประกวดโดยมีผู้ประเมินอาจเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ของมหาวิทยาลัยนเรศวรเองก็ได้ ว่านิติคิดคณะไหนทำถูกกฎจราจรมากที่สุดหรือผิดกฎจราจรมน้อที่สุดในแต่ละ 1 เดือนแล้วมีรางวัลให้แก่คณะนั้น ซึ่งถือว่าเป็นการปลูก กระแสของการทำความดีเป็นสิ่งที่ไม่น่าอาย

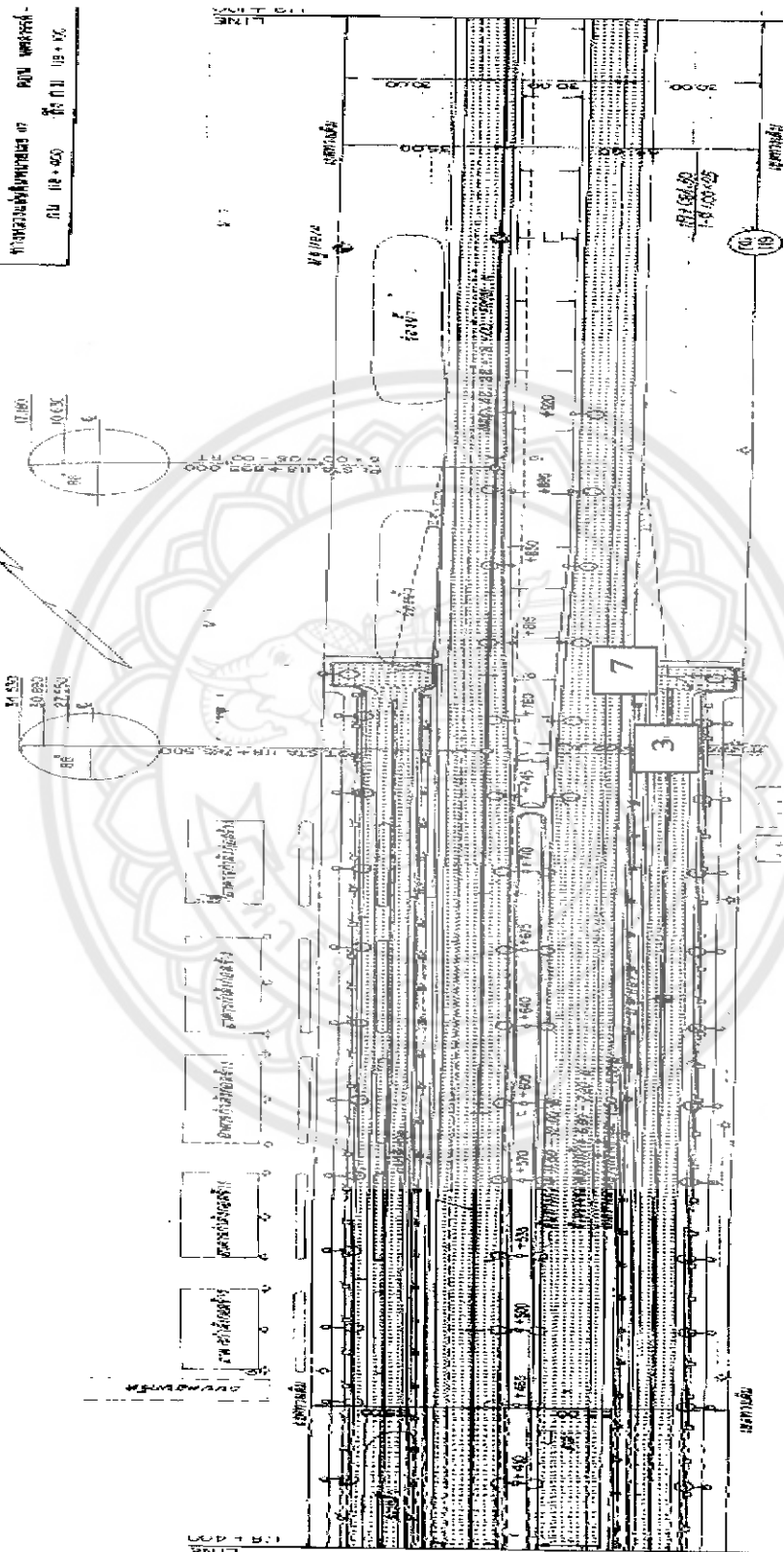
4. ปลุกจิตสำนึกให้มีความรับผิดชอบต่อตนเองและผู้อื่นในการปฏิบัติตามกฎจราจร จากในห้องเรียนด้วยการที่อาจารย์ที่สอนแต่ละท่านหรืออาจารย์ที่ปรึกษาให้คำแนะนำ หรือติชม ในเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจรที่นอกเหนือจากคะแนนที่สอบ และมีการประกาศว่าเป็นเช่นไร ดีหรือไม่ ดี พร้อมคำอธิบาย



๕2-01  
กรมทางหลวง

ด.ท่าโพธิ์ ๕-เมือง จ.พิษณุโลก  
ศูนย์โครงการเขื่อนท่าทราย - กรุงเทพฯ

โครงการชลประทาน	
ชนิดโครงการ	ชลประทาน
ขนาด	10
แผนผังเขื่อนท่าทราย (รูป)	
ทางหลวงหมายเลข ๓๑ ตอน พิษณุโลก -	
กม. 18+420 ถึง กม. 18+425	



รูปที่ 49 จุดปัญหาที่มักจะเกิดบนถนนทางสูงนาน

